

Status	Datum vergadering Gedeputeerde Staten	Eindtermijn
Openbaar	14 november 2023	n.v.t.

Onderwerp

Wijziging concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem.

Advies

1. Vast te stellen de beschikking aan Qbuzz waarin de aanpassingen van de artikelen 4, 6 en 11 van de DMG-concessie staan vermeld;
2. Vast te stellen de brief aan Provinciale Staten betreft het vastleggen afgesproken wijziging concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem
3. Vast te stellen de publiekssamenvatting betreft het vastleggen afgesproken wijziging concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem

Besluit GS

Vastgesteld met een machtiging voor de portefeuillehouder om in de brief aan PS op p.1 in de eerste alinea:

- De zin als volgt te herschrijven: 'Deze verlenging is noodzakelijk om de door u zeer gewenste aanschaf van ...';
- De zinsnede 'U heeft ingestemd met dit voornemen' te wijzigen in: 'U heeft besloten'.

Bijlagen

1. Brief aan Qbuzz
2. Brief aan Provinciale Staten

1 Toelichting voor het College

De afgelopen jaren zijn als gevolg van de coronacrisis enkele wijzigingen aangebracht in het aanbod in de concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem (hierna: DMG). Een belangrijke reden voor het nemen van dit besluit is het afhechten van impliciete besluitvorming. Daarnaast is dit besluit noodzakelijk voor het nog te nemen besluit over de concessieverlenging om de aanschaf van de nieuwe treinen voor de Merwedelingelijn (hierna: MLL) mogelijk te maken.

Het meest in het oog springende gevolg van de coronapandemie in de afgelopen jaren is dat het aantal Gewogen Dienstregelingsuren voor de bus (hierna: DRU's) is verlaagd van (op 1.000 afgerond) 430.000 per jaar naar 334.000 in 2023 en 2024, 347.000 in 2025 t/m 2027, 348.000 in 2028 en 351.000 in 2029 en verder. De grootste wijzigingen op vervoerkundig gebied zijn te vinden in het landelijk gebied. Zwakkere streeklijnen die bijvoorbeeld een keer per uur reden of minder zijn opgeheven, waar betere deur-haltdiensten voor in de plaats zijn gekomen. Voor de MLL geldt dat het aantal Dienstregelingskilometers (hierna: DRK's) afneemt van (op 10.000 afgerond) 1.880.000 naar 1.600.000. Dat komt tot uiting in een trein per half uur tussen Dordrecht en Gorinchem in de vakantieperiodes in plaats van een trein per kwartier. Ook rijdt het hele jaar door vanaf 21.00 uur één trein per uur tussen Gorinchem en Geldermalsen in plaats van twee. De vervoerkundige wijzigingen passen binnen de voorwaarden van het op 25 mei 2021 door Provinciale Staten vastgestelde Transitieplan Openbaar Vervoer Zuid-Holland. Met onderhavig besluit wordt dit ook geformaliseerd.

Om de komende jaren het vervoeraanbod weer uit te breiden wordt in de concessie een groeipad van het aantal DRU's opgenomen, gebaseerd op de te verwachten reizigersgroei. De DRU's die extra komen te rijden ten opzichte van de situatie in 2023 worden vanaf 2025 ingezet en wel vooral op de hoogwaardige buslijnen van R-net en snelBuzz. Hiervoor wordt gekozen, omdat deze lijnen in rijtijd concurrerend zijn met de auto en daardoor meer reizigers en meer opbrengsten genereren. Ook wordt verwacht dat deze lijnen zich sneller zullen gaan herstellen dan de streekbussen in de Molenlanden. Het voorstel voor de inzet van extra HOV heeft Qbuzz vastgelegd in de 'vervoerkundige visie HOV DMG'.

Naast diensten per lijnbus en trein biedt Qbuzz ook andere ketendiensten aan die zich vooral richten op het vervoer naar en van de halte (ook wel: voor- en natransport). Hieronder vallen onder andere de bestelBuzz die in de gemeente Molenlanden aansluiting biedt op de snelBuzz naar Rotterdam en Utrecht en de deur-haltetaxi die mensen naar of van de halte brengt. Ook de deelfietsen die Qbuzz aanbiedt in de Drechtsteden en Gorinchem zijn succesvolle toevoegingen aan het voor- en natransport. Ketendiensten die hun toegevoegde waarde hebben bewezen worden voortgezet en verder uitgebreid, zoals de deelfietsen, de deur-haltetaxi en bestelbuzz.

Tot slot wordt in de concessie een regeling opgenomen waarmee wordt voorkomen dat een sterkere groei van de reizigersopbrengsten dan nu voorzien, kan leiden tot overcompensatie van Qbuzz. Daar staat tegenover dat de Provincie ook een deel van het risico op tegenvallende reizigersopbrengsten overneemt.

Neemt de groei meer dan 2,5% toe ten opzichte van de raming, dan komen deze opbrengsten toe aan de Provincie die daaruit verdere kwaliteitsimpulsen financiert, bijvoorbeeld met extra ritten of extra deelfietsen. Qbuzz doet hiervoor voorstellen op basis van een openboekcalculatie. In alle

gevallen behoudt Qbuzz de opbrengstverantwoordelijkheid, maar met deze afspraken kunnen onevenredig grote winsten worden voorkomen. Eventuele niet-bestede opbrengsten komen aan het einde van de Concessie toe aan de Provincie.

Daarnaast is afgesproken dat als de groei meer dan 2,5% achterblijft op de prognose, dat de provincie 75% van de consequenties oplost en Qbuzz 25%. Omdat eventueel achterblijvend reizigersherstel een financieel risico zou betekenen, wordt overeengekomen dat de provincie haar deel van de kosten mag verrekenen met het aanbod aan DRU's. In de praktijk betekent dit dat het groeipad aan DRU minder hard stijgt en dat niet verder wordt afgeschaald.

Financieel en fiscaal kader

Totaalbedrag exclusief BTW : € 0,00
Programma : Ambitie 2 - Bereikbaar Zuid-Holland
Financiële risico's : De financiële risico's zijn binnen het huidige financiële kader (de exploitatiebijdrage DMG) te absorberen. De kans dat de reizigersopbrengsten meer dan 2,5% lager zijn dan de prognose is zeer klein én is met beperking van het groeipad van DRU's op te lossen.

Juridisch kader

De concessie is in 2018 aan Qbuzz verleend op grond van een concessiebeschikking en een bieding van Qbuzz. Elke concessiewijziging kán juridische gevolgen hebben. De vraag rijst of het verlagen van de hoeveelheid busuren, treinkilometers en ketendiensten een wezenlijke wijziging van de Concessie is die kan leiden tot bezwaren van concurrerende vervoerders. Er zijn goede argumenten om deze vraag ontkennend te beantwoorden: de wijzigingen leiden niet tot bevoordeling van Qbuzz, maar herstellen slechts het economisch evenwicht, dat is verstoord door de coronapandemie en de daaruit voortvloeiende blijvende verandering van de marktsituatie.

Op basis van extern juridisch advies wordt aan GS geadviseerd dat, ondanks dat het onderhavig besluit leidt tot juridische risico's, het besluit genomen kan worden omdat de coronapandemie bij uitstek een omstandigheid lijkt die valt onder de hardheidsclausule van de concessie. Op grond van vergelijkbare bepalingen zijn elders in Nederland ook concessies gewijzigd om het economisch evenwicht te herstellen. Er zijn in Nederland -voor zover ons ons bekend- nog geen procedures tegen concessieverleners of -houders gevoerd door concurrerende vervoerders. Gesteld kan worden dat het juridische risico wordt beperkt doordat de provincie erop toeziet dat Qbuzz als gevolg van de wijzigingen niet financieel beter af is dan in een scenario zonder corona.

Aangezien het onderhavig besluit in het gewijzigd artikel 11 en het toegevoegde lid 4a bij artikel 4 het economisch evenwicht van deze concessie als gevolg van corona wil herstellen en voor wat betreft de wijziging van artikel 6 lid 2 eerdere impliciete besluitvorming formeel afhecht, wordt geen bezwaar verwacht.

Op de verlening en wijziging van de Concessie is de Aanbestedingswet 2012 niet van toepassing. De concessiewijziging hoeft daarom niet te worden gepubliceerd op TenderNed.

2 Voorafgaande besluitvorming

Op 9 november 2016 hebben PS het Beleidskader Openbaar Vervoer DAV vastgesteld, dat ten grondslag ligt aan de huidige DMG-concessie. Op 4 april 2017 hebben PS het Definitief Programma van Eisen vastgesteld. Op 9 januari 2018 hebben GS het besluit genomen de concessie DAV aan Qbuzz te gunnen. Op 12 oktober 2022 hebben PS ingestemd met het voornemen van GS om de concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem met zeven jaar te verlengen.

Verder is er nog impliciete besluitvorming door onder andere de Stuurgroep OV DMG over diverse vervoerplannen, ketenplannen et cetera.

3 Proces

Tijdens de voorbereidingen op onderhavig besluit is uitgebreid overleg gevoerd met Qbuzz over de voorwaarden van de concessieverlenging. Op basis van extern juridisch advies is ervoor gekozen om de besluitvorming in twee fasen af te hechten. Hieronder staat beknopt weergegeven welke besluiten wat inhouden.

Besluit 1: wijzigingsbesluit n.a.v. gevolgen corona Dit besluit	Besluit 2: verlengingsbesluit Voor kerstrees 2023
<ul style="list-style-type: none"> - Verlagen hoeveelheid DRU's en DRK's - Afspraken over groeipad DRU's - Afspraken over aanbod ketendiensten - Afspraken over verdeling (risico's) reizigersopbrengst - Vervallen bijmengen HVO (biodiesel) 	<ul style="list-style-type: none"> - Verlenging van de concessie met twee en vijf (totaal zeven) jaar - Formele afhechting aanschaf van de nieuwe treinen Merwedelingelij - Nieuwe overnameregeling en afschrijftermijnen die passen bij nieuw materieel - Procesafspraken over o.a. materieel, (laad)infrastructuur, stallingslocaties, indexatie stroomkosten

Voor de betrokkenheid van overige externe partijen zoals regio's en reizigers wordt verwezen naar "4 Participatie en rolneming"

4 Participatie en rolneming

De gemeenten Dordrecht, Molenlanden en Gorinchem en de regio Drechtsteden zijn door de provincie uitgenodigd voor een vervoerkundige sessie, waarin gezamenlijk is gekeken naar de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen voor de DMG-concessie. Op basis hiervan is geconcludeerd dat de kracht van het OV-netwerk in DMG zit in de hoogwaardige, frequente ov-lijnen van R-net en snelBuzz. Hierop wordt dan ook in het groeipad DRU's ingezet.

5 Communicatiestrategie

PS en Qbuzz worden per brief geïnformeerd over het onderhavige besluit. Behalve deze brieven vindt er geen externe communicatie plaats, omdat hoofdzakelijk sprake is van het formaliseren van de situatie zoals deze al is. Het ligt meer voor de hand om eventuele nieuwswaardige onderdelen (zoals het groeipad aan DRU's) mee te nemen bij de communicatie over de concessieverlenging. Dit volgt in het daadwerkelijke verlengingsbesluit.